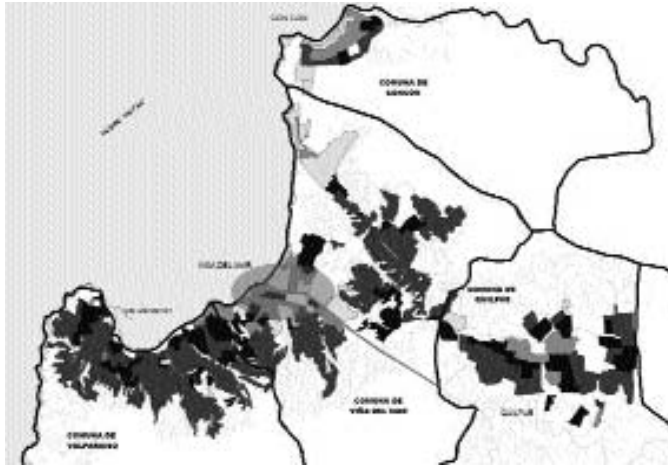


Carola Marín

Tourist Marina in Viña del Mar: Revitalization of Sea and Riverfronts

Marina deportiva en Viña del Mar: revitalización de sus frentes marítimo y fluvial





El Área Metropolitana en torno al Puerto de Valparaíso (AMV)

El territorio chileno continental posee una extensa zona costera de 4.300 Km. Sin embargo, la mayor ocupación urbana del litoral se concentra en las cercanías de los principales puertos del país – Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Concepción, Puerto Montt –, coincidiendo con la intensificación del crecimiento de las áreas metropolitanas circundantes, donde vive el 65% de los 16 millones de habitantes.

El Área Metropolitana de Valparaíso, cuyo principal foco de actividad económica se ubica en torno al puerto del mismo nombre, se define por un continuo urbano que conecta las ciudades del valle interior con aquéllas del litoral. En total 8 municipios con 900 mil habitantes, de los cuales un tercio vive en la ciudad de Viña del Mar, centro articulador de este gran sistema. Junto a Valparaíso, Viña del Mar comparte las protegidas aguas de la bahía porteña, y la privilegiada cercanía con Santiago, capital de Chile distante a 120 Km de ambas.¹

Viña del Mar, capital turística, “ciudad donde se vive paseando”

Conocida históricamente como la “Ciudad Jardín”, por los parques y áreas verdes que caracterizan sus principales espacios públicos, Viña del Mar recibe hoy a casi 3 millones de visitantes cada año, atraídos por su geografía litoral, sus playas, un templado clima, sus festivales internacionales de música y cine, el Casino Municipal, y su proximidad con Valparaíso al sur y diversos poblados costeros al norte, donde se concentra la oferta turística-inmobiliaria de la zona central del país. Desde sus orígenes la actividad social que identifica a sus habitantes es el “paseo”². La calidad de sus espacios invita a recorrer sus amables avenidas, donde el encuen-

The Metropolitan Area around the Port of Valparaíso (AMV)

Mainland Chile has a very long coastline, measuring 4,300 km in total. However, the most densely occupied area of the coastline lies around the main ports – Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, Concepción, Puerto Montt, which coincides with the intensification in growth of the nearby metropolitan areas, which are home to 65% of the 16 million inhabitants.

The Metropolitan Area of Valparaíso, whose main economic activity is located around the port of the same name, is defined by an uninterrupted urban area that joins the cities of the inland valley with those of the coast. In total there are eight municipalities, with 900 thousand inhabitants, a third of which live in the city of Viña del Mar, which is the centre around which this great system revolves. Along with Valparaíso, Viña del Mar shares the sheltered waters of the port bay, and is in the privileged position of being close to Santiago, the capital of Chile, located 120 km from both¹.

Viña del Mar, a Tourist Capital, “a City Strolling Through Life”

Known historically as the “Garden City”, because of the parks and green areas that characterise its main public spaces, Viña del Mar today receives nearly 3 million visitors each year, drawn to its coastline, beaches, warm climate, international music and film festivals, the Municipal Casino, and its close proximity to Valparaíso to the south and different coastal towns to the north, which is where the offer of tourist activities and properties of the centre region of the country are to be found. From its earliest origins, the social activity that has best identified its inhabitants has been “strolling”. The attraction of its pleasant boulevards and other areas is a magnet for the people, who step outside for a social encounter in beautiful settings, which explains how the local population has made this particular activity a long-standing ritual². All of this is due to the presence of two natural elements that structure the urban layout: the Coastline and the Marga-Marga Estuary. Through these two arteries, which cross at the point at which the estuary flows out to sea, Viña has oriented its growth and strengthened its interaction as a strong node of the AMV. A visible result of this is the vitality of the city, based upon these arteries, linking the inside of the valley with the coast.

The water basin of the Marga-Marga estuary organises the city onto 2 levels: on one side, the Plan or lower quarter, with a regular grid layout divided only by the flow of the estuary from east to west; and on the other, its hills and green slopes, or upper quarter, towards which the city has grown, and which enjoys ample views towards the bay of Valparaíso. This is why the historical development of the city has always been

Viña del Mar en el Área Metropolitana de Valparaíso vincula el valle interior con la costa.

Vista aérea de la fachada litoral en la bahía porteña, desde Viña del Mar a Valparaíso.

Paseo tradicional de la costanera junto al enrocado que protege el entorno de la desembocadura, avenida Perú.

Viña del Mar in the Metropolitan Area of Valparaíso links the inland valley to the coast.

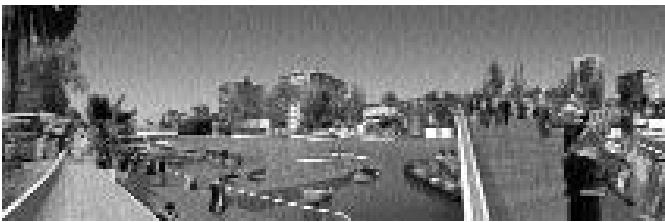
Aerial view of the seafront in the bay of the port, from Viña del Mar to Valparaíso.

Traditional walk from the promenade alongside the rockpile that protects the area near the river mouth, Avenida Perú.



Playa sobre el Océano Pacífico en Viña del Mar (© P. Pierotti).

Beach on the Pacific Ocean at Viña del Mar.



linked to the existence of these two waterfronts, although they have not been considered in the same way during the course of their urban development.

Trends, Problems, Challenges

Viña del Mar emerged during the golden age of the port of Valparaíso, in the mid 19th Century. The aristocratic families who made their fortunes from the port trade built their luxurious properties there, first as summer homes, then as permanent residences in the city. Thus it was that the urban amenities – railway, church, city square, shops – were located in the historical centre, along the banks of the estuary. The coastline was originally put to industrial uses that complemented the dockyards of the port. It was only in 1930 that the State decreed that Viña should take on its role as a tourist capital, with the building of the municipal Casino in the sandy areas of the river mouth, marking a milestone in the spread of the city along coast. Thus it was that Viña's seafront turned out to be its main source of development, which is what today marks its urban image³. On the other hand, its inland waterfront –

the estuary – succumbed to quite a different fate, being associated with disasters, floods, pollution, a source of waste and a degraded landscape that today, when the flow of the water allows, is the venue for travelling activities such as circuses, fairs and car parks. In parallel to this, the deterioration spread to its historical centre, which has lost something of its power, as it can no longer compete with the new central areas that have shifted commercial activity and investment towards the north of the city, flooding the traditional residential sectors. 2010 will mark Chile's celebration of the Bicentenary of the republic, and the current government aims to renovate and modernise the country's cities in time for this event. The challenge was outlined in 2001, with each region defining its "bicentenary projects" that involve a high social and economic benefit". Urban renewal and the improvement of the Marga-Marga estuary is one of these ambitious initiatives, with political and technical backing and priority, and seeks to revitalise this sleeping front of Viña and boost its natural contours with new land and water uses.

tro público, animado por la riqueza de su paisaje, es un rito arraigado en la cultura local². Todo ello se debe a la presencia de dos elementos naturales que estructuran su trama urbana: el Borde Costero y el Estero Marga-Marga. A través de estos ejes, que se cruzan en la desembocadura del estero al mar, Viña ha orientado su crecimiento y fortalecido su interacción como nodo fuerte del AMV. Resultado visible es la vialidad metropolitana que se sustenta sobre estas arterias, comunicando el interior del valle con la costa.

La cuenca hidrográfica del estero Marga-Marga ordena la ciudad en 2 niveles: por un lado, el Plan o zona baja, con un trazado regular de cuadrícula que sólo el estero divide en su paso de oriente a poniente; y por otro, sus cerros y verdes laderas o parte alta, hacia donde fue creciendo la ciudad, gozando de una amplia vista hacia la bahía de Valparaíso. Por este motivo, el desarrollo histórico de la ciudad ha estado siempre ligado a la existencia de estos dos frentes de agua, aunque en su evolución urbanística no han sido considerados de la misma manera.

Tendencias, problemáticas y desafíos

El origen de Viña del Mar estuvo ligado al apogeo del puerto de Valparaíso, a mediados del siglo XIX. Las aristocráticas familias que hacían su riqueza con los negocios del puerto, instalaron sus lujosas haciendas de verano y luego de residencia en esta ciudad. Así, los equipamientos urbanos se ubicaron en el centro histórico, junto a las riberas del estero: ferrocarril, iglesia, plaza, comercio. El borde costero en un principio tuvo un uso industrial como complemento a las maestranzas del puerto. Sólo en 1930 por decisión estatal, Viña asume su rol como capital turística a partir de la construcción del Casino municipal en los arenales de la desembocadura, marcando un hito en la ocupación urbana de la costa. Así

A Network of Sporting Marinas for Chile and a City's Desire to Inhabit its Waterfronts

Stretching out along the Chilean coastline there are currently 53 sailing clubs, holding a total of 2,420 pleasure craft.

Of these, 40% belong to one of the 11 clubs located in the central area of Chile, defined as the area of influence of Viña del Mar. Moreover, the potential market for the nautical facilities of this region go beyond national borders due to their close proximity to Argentinean cities in the area just before the cordillera, whose residents choose the Chilean coast as their main holiday destination.

In Chile, the greatest obstacle to the practice of nautical activities is the lack of destinations. In practical terms, the distance between berthing points is too great to allow the generation of a "Network of Marinas" that would allow diversification of sailing options. In spite of this, the current demand for access to this type of services has gradually increased, and is still less than the current supply. Another factor that limits this growth is the private nature of access to the facilities; most of them are

Yacht Clubs, and only allow access to paying members.

In this context, the business model for a marina or "public" pleasure port in the area is an innovative concept, which aims to diversify the offering in order to attract a new client market and trigger the formation in the mid and long term of a national network of sailing facilities of various types.

The Economic Development Plan (Pladeco 2000)⁵ drawn up by the municipality of Viña del Mar, stated that 50% of the income and jobs in the city flow from activity generated by the tourist sector. This is why, in order to improve competitiveness, services and the quality of life of its inhabitants, two especially sought-after actions were identified to consolidate Viña as the international tourist centre of the South Pacific: to build a tourist marina in the mouth of the Marga-Marga estuary and to resolve the urban planning and environmental issues of this river.

Objectives and Characteristics of the Margamar Project

As its name suggests, Margamar⁶ is the project that is to link the sea (mar in

Levantamiento geográfico de la cuenca del estero, donde se emplaza Viña junto a sus 2 frentes de agua, marítimo y fluvial.

Primer Casino municipal, construido sobre los arenales de la desembocadura en 1930.

Club de Yates de Higerillas, marina privada al norte de Viña.

Situación actual de la desembocadura y nuevo Hotel del Casino, frente a la barra de arena que obstruye el flujo de las aguas interiores hacia el mar.

Perspectivas de la iniciativa de Proyecto Margamar: marina deportiva en la desembocadura y renovación del cauce fluvial con nuevos paseos y actividades acuáticas.

Geographical plan of the basin of the estuary, showing the location of Viña with its two waterfronts, sea and river.

First municipal Casino, built upon the sands of the river mouth in 1930.

Higerillas Yacht Club, a private marina north of Viña.

Current situation of the river mouth and new Casino Hotel, opposite the sand bar obstructing the flow of the inner waters to the sea.

Perspectives of the initiative of the Margamar Project: sporting marina in the river mouth and renewal of the watercourse with new promenades and water activities.

Viña descubre en su fachada litoral su mayor potencial de desarrollo, siendo lo que identifica hoy su imagen urbana³. Por el contrario, su frente interior – el estero – fue convirtiéndose en la cara de menor orgullo, sinónimo de desastres, inundaciones, contaminación, fuente de desechos y paisaje degradado que en la actualidad, cuando su cauce lo permite acoge actividades itinerantes como circos, ferias y estacionamientos. En paralelo, el deterioro se ha extendido a su centro histórico que ha perdido su calidad al no poder competir con las nuevas centralidades que han desplazado el comercio y la inversión hacia el norte de la ciudad, saturando los tradicionales sectores residenciales.

El año 2010 Chile celebrará el Bicentenario de la república y la apuesta del actual gobierno central está en lograr que las ciudades del país lleguen a este evento con una cara renovada y moderna. El año 2001 se planteó el desafío donde cada región definió sus "proyectos bicentenario" que implican un alto beneficio social y económico⁴. La renovación urbana y el mejoramiento del estero Marga-Marga es una de estas ambiciosas iniciativas, con prioridad política y técnica, que busca revitalizar este frente dormido de Viña y potenciar sus bordes naturales con nuevos usos terrestres y acuáticos.

Una red de marinas deportivas para Chile y el anhelo de una ciudad por habitar sus frentes de agua

A lo largo de la costa chilena se ubican actualmente 53 clubes náuticos, que suman en total 2.420 embarcaciones deportivas. De éstas, el 40% pertenece a alguno de los 11 clubes que se emplaza en la zona central de Chile, definida como el área de influencia para Viña del Mar. Más aún, el mercado potencial de interés para el equipamiento náutico en la región, traspasa las fronteras nacionales por su cercanía con ciudades argentinas de la precordillera,

que tienen como principal destino turístico las costas chilenas.

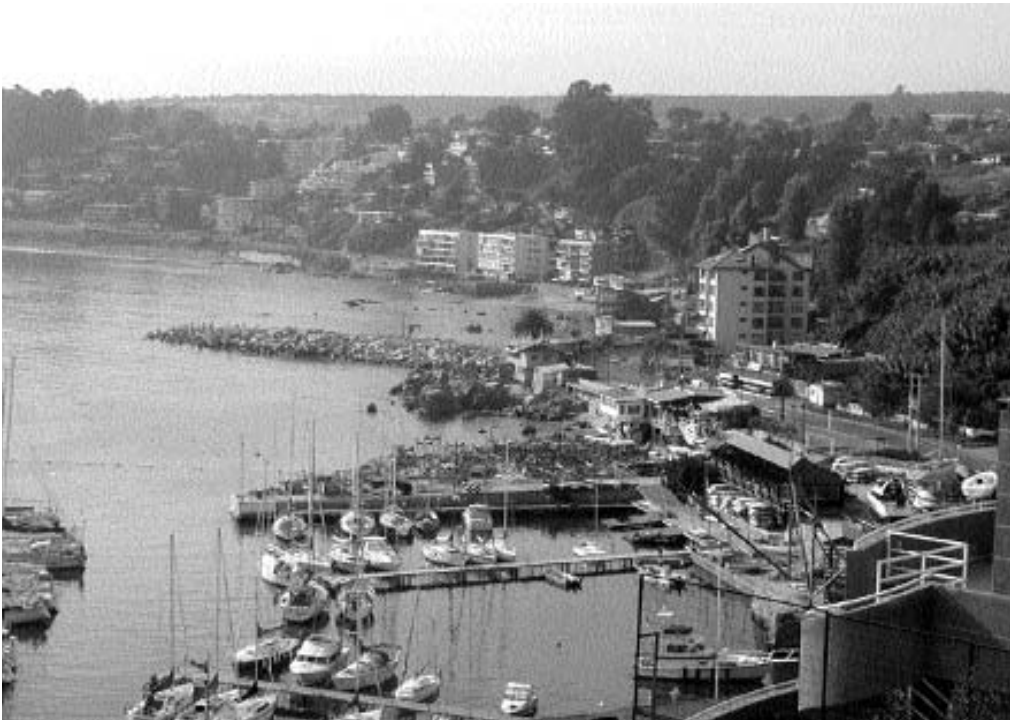
En Chile, el mayor obstáculo para el desarrollo de las actividades náuticas es la falta de destinos, es decir el distanciamiento entre puntos de atraque no alcanza a generar una "Red de Marinas" que diversifique las opciones de navegación. A pesar de ello, la demanda actual de acceder a este tipo de servicios ha ido en aumento, no siendo acogida por la oferta existente. Otro factor que limita este crecimiento es el carácter privado de acceso a las instalaciones; la mayoría de éstas son Clubes de Yates, restringidas sólo a los socios accionistas.

En este contexto, el modelo de negocio para una marina o puerto deportivo "público" en la zona aparece como un concepto innovador, que apunta a diversificar la oferta para acoger un nuevo mercado de clientes y gatillar la formación en el mediano y largo plazo de una red nacional de equipamientos náuticos en sus diversas modalidades.

El Plan de Desarrollo Económico (Pladeco 2000)⁵ realizado por el municipio de Viña del Mar, definió que el 50% de los ingresos y fuentes de empleo en la ciudad se deben a la actividad generada por el turismo. Por esta razón, para mejorar la competitividad, los servicios y la calidad de vida de sus habitantes, se identificaron 2 anheladas acciones tendientes a consolidar Viña como polo turístico internacional del Pacífico sur: construir una marina deportiva en la desembocadura del estero Marga-Marga y sanear los asuntos urbano-ambientales de este cauce.

Objetivos y características del proyecto Margamar

Margamar⁶ como dice su nombre, es el proyecto que unirá el mar con el estero Marga-Marga de Viña del Mar bajo un concepto integral de renovación urbana y económica del sector, que busca incrementar el turismo, aportar nuevas fuentes para el desarrollo



Club de Yates de Higerillas, marina privada al norte de Viña del Mar.

Primer Casino municipal, construido sobre los arenales de la desembocadura en 1930.

The Higerillas Yacht Club, a private marina in the Northern part of Viña del Mar.

The first Municipal Casino, built in 1930 on the beaches of the estuary.

Spanish) with the Marga-Marga estuary of Viña del Mar within an overall concept of urban and economic renewal of the sector, which seeks to increase tourism, provide new business development sources, promote the practice of sailing activities and improve the landscape and environmental conditions of the historical centre of Viña del Mar.

The general plan is based upon the building of the public Sports Marina opposite the Casino, as a key project and the driving force behind a new centre for tourist and urban development on the coast, but it also includes the creation of new boulevards and commercial areas along the seafront; channelling the estuary to solve the problem of flooding; and designing new riverbanks (filled areas) with parks, public areas and sites for tourist and sporting activities (restaurants, cafés, bars, cinemas, premises, fairs, jetties). A total of nearly 150,000 m² of new land will be opened up, of which between 45% and 30% may be used for tourism and commercial purposes. In specific terms, this will provide a new waterside central area, which will solve the flooding issues and generate interesting investment options for the leaseholder. Within the area of influence of the project are 56% of the hotels (4,013 beds) and 61% of the food and entertainment facilities (25,645 seats and 200 establishments) ⁷. This situation will mean that the new area generated by Margamar will benefit from economies of agglomeration of the seafront.

All of this will turn around one of the main weaknesses of the area: the run-down landscape of the estuary. In Margamar, clean waters will run down its remodelled course, which will become a navigable body of water, from the marina to the interior of the city. With this change, it is calculated that Margamar will be able to attract between 28 and 39 million US\$ a year, through its diversified offering in terms of uses and location. The basic infrastructure involves dredging the estuary, filling its edges, building breakwaters, improving bridges and supporting slabs, and, complementary to the marina, using the river for the installation of terminals for public ferries. The recovery of beaches along the coast is also under evaluation.

Management Model and Co-ordination between Public and Private Sector in the Process

Margamar is a private initiative proposed by a consulting firm specialised in coastal projects – Baird & Associates S.A. (Baird)[®] – to the Lease-holdings Department of the Ministry of Public works. This state government department will be responsible for organising an international call for tenders for the project based on the Master and Economic Plan being developed by Baird. Once the lease has been awarded, the leaseholder may let, sell, or sub-lease the different areas under its man-

agement. Baird has been working since August 2004 in co-ordination with the municipality and the regional government, which highlights the importance of this project for the authorities. A multidisciplinary team of public and private sector experts is in charge of the theme areas involved in a project of this size, in which the most innovative element of the process was the participation of the residents themselves, who have been working from the outset to define the best project for their city.

It is hoped that the development and potential of the works will mark the sustainable growth of the region of Valparaíso, and the start of a new phase in the relationship of Chilean cities with their waterfronts, a different way of "making a city", subject to policies that take into account the public and private interests of a society and its surrounding environment. In this way, what began as a traditional coastal infrastructure of a sporting marina has become an opportunity for Viña del Mar to breathe new life into the city, rebuilding and rethinking its future and its natural contours, "where the city strolls through life."

de negocios, promover la práctica de las actividades náuticas y mejorar las condiciones paisajísticas y ambientales del centro histórico viñamarino.

El plan general se basa en la construcción de la Marina Deportiva pública frente al Casino, como proyecto ancla y motor de un nuevo polo de desarrollo turístico y urbano en la costa, pero además incluye la creación de nuevos paseos y espacios comerciales en la avenida costanera; la canalización del estero para resolver las inundaciones; y el diseño de nuevas riberas (rellenos) con parques, espacios públicos y lugares para actividades turísticas y deportivas (restaurantes, cafés, bares, cines, locales, ferias, embarcaderos). En total se abrirán cerca de 150.000 m² de nuevo suelo, donde entre un 45% y 30% podrá ser destinado a usos turísticos y comerciales. En concreto, una nueva Centralidad junto al agua, que solucionará el problema de las inundaciones y generará opciones interesantes de inversión para el concesionario. Dentro del área de influencia del proyecto se localiza el 56% de la oferta hotelera (4.013 camas) y el 61% de la oferta gastronómica y de entretenimiento (25.645 sillas y 200 establecimientos)⁷. Esta condición, hará que la nueva superficie levantada por Margamar se beneficie por las economías de aglomeración del frente costero. Todo ello revertirá una de las principales debilidades de la zona: el paisaje deteriorado del estero. En Margamar, aguas limpias recorrerán su remodelado cauce, que se convertirá en un espejo fluvial navegable, desde la marina hacia el interior de la ciudad. Con este cambio, se considera que Margamar podrá captar entre US\$ 28 y 39 millones por año, mediante una oferta diversificada en términos de uso y localización.

La infraestructura básica contempla el dragado del estero, el relleno en sus bordes, la construcción de molos de abrigo, el mejoramiento de puentes y cepas, y en complemento a la marina, el

Notes

1. National Statistical Institute, 2002 Census.
- 2.- 3. "Diversity as an urban value: study of identity on the coastline of Viña del Mar", Carola Marín, University of Valparaíso, 2000.
4. www.obrasbicentenario.cl / For the 5th region of Valparaíso, other bicentenary projects currently under development are: the Conversion of the Port of Valparaíso-sector Barón, the first Regional Railway and Underground Railway system and the new southern access to the port.
5. Study on 'Strategic Tourism Plan – Viña del Mar 2010', drawn up by the Catholic University of Valparaíso and commissioned by Illustrious Municipality of Viña del Mar.
6. www.margamar.com
7. Study on "Low Season Tourism", drawn up by the company Adimark and of the Illustrious Municipality of Viña del Mar.
8. www.baird.com

aprovechamiento del cauce fluvial para la instalación de terminales para embarcaciones de transporte marítimo público. Eventualmente, en la costa se evalúa la recuperación de playas.

El modelo de gestión y la coordinación público-privada en el proceso

Margamar es una iniciativa privada presentada por una consultora especializada en temas costeros – Baird & Associates S.A. (Baird)⁸ – al Departamento de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas. Esta repartición estatal será la responsable de realizar la licitación internacional del proyecto en base al Plan Maestro y Económico que Baird está desarrollando. Una vez adjudicado, el concesionario podrá arrendar, vender o subconcesionar las distintas áreas que contempla su gestión. Desde agosto 2004 Baird está trabajando en coordinación con el municipio y el gobierno regional, lo cual refleja la importancia del proyecto para las autoridades. Un equipo multidisciplinario, de profesionales públicos y privados, está a cargo de las áreas temáticas que implica una intervención de esta envergadura, donde lo más innovador del proceso ha sido la participación de los mismos vecinos, que desde el inicio están colaborando para definir el mejor proyecto para su ciudad.

Se espera que el desarrollo y la potencialidad de las obras marquen el crecimiento sostenible de la región de Valparaíso, y el comienzo de una nueva etapa en la relación de las ciudades chilenas con sus frentes de agua, una manera distinta de "hacer ciudad", bajo políticas que consideren los intereses públicos y privados de una sociedad y su entorno. De este modo, lo que partió como una tradicional infraestructura costera de marina deportiva, se ha convertido para Viña del Mar en una oportunidad de re-vitalizar, re-construir y re-pensar su futuro y el de sus bordes naturales, "donde la ciudad vive paseando".

Notas

1. Instituto Nacional de Estadísticas, Censo 2002.
- 2.- 3. "La diversidad como valor urbano: estudio de identidad en el borde costero de Viña del Mar", Carola Marín, Universidad de Valparaíso, 2000.
4. www.obrasbicentenario.cl/Para la V región de Valparaíso, otros proyectos bicentenario en desarrollo son: la Reconversión del Puerto de Valparaíso-sector Barón, el primer Ferrocarril y Metro Regional y el nuevo acceso sur al puerto.
5. Estudio 'Plan Estratégico de Turismo – Viña del Mar 2010', elaborado por la Universidad Católica de Valparaíso por encargo de la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar.
6. www.margamar.com
7. Estudio 'Turismo en Baja Temporada', elaborado por la empresa Adimark por encargo de la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar.
8. www.baird.com